

COMMISSIONE X

TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

CVIII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 GENNAIO 1963

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SPATARO

INDICE

	PAG.		PAG.
Proposte di legge (<i>Seguito della discussione e rinvio</i>):		Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e approvazione</i>):	
RUSSO SPENA RAFFAELLO: Provvidenze a favore dei ferrovieri ex combattenti (<i>Urgenza</i>). (1817)	1337	Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Sondrio-Tirano con inclusione della linea nella rete statale (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (4293)	1341
PRESIDENTE	1337, 1338, 1339	PRESIDENTE	1341, 1350, 1351, 1352
MATTARELLA, <i>Ministro dei trasporti</i>	1338	MATTARELLA, <i>Ministro dei trasporti</i>	1341, 1343 1345, 1347, 1350, 1351, 1352
RUSSO SPENA	1338	ZAPPA	1342, 1343, 1349, 1350, 1351, 1352
SCHIANO	1338	MARCHESI	1344, 1345, 1348, 1350
DEGLI ESPOSTI	1338	BUZZETTI	1345
PETRUCCI, <i>Relatore</i>	1338	ARMANI, <i>Relatore</i>	1347, 1351, 1352
COLASANTO	1339	SCHIANO	1352
PELLEGRINO ed altri: Estensione delle facilitazioni di viaggio previste per le elezioni politiche a favore degli elettori dell'Assemblea Regionale Siciliana (<i>Urgenza</i>). (3133)	1339	Votazione segreta:	
PRESIDENTE	1339, 1340	PRESIDENTE	1352
MATTARELLA, <i>Ministro dei trasporti</i>	1339, 1340		
POLANO	1339		
ADAMOLI	1339		
BOGONI	1339		
PELLEGRINO	1339, 1340		
Proposta di legge (<i>Rinvio del seguito della discussione</i>):		La seduta comincia alle 10,05.	
DURAND DE LA PENNE: Ordinamento della professione di mediatore marittimo. (2480)	1340	BOGONI, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente. (<i>E approvato</i>).	
PRESIDENTE	1340	Seguito della discussione della proposta di legge di iniziativa del deputato Russo Spena Raffaello: Provvidenze a favore dei ferrovieri ex combattenti (Urgenza) (1817).	
		PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge di iniziativa del deputato Russo Spena	

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 GENNAIO 1963

Raffaello: « Provvidenze a favore dei ferrovieri ex combattenti ».

La Commissione bilancio ha espresso parere favorevole sulla proposta di legge, subordinatamente, però, ad una diversa formulazione dell'articolo unico della proposta stessa.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. A quanto mi risulta vi sono altre proposte di legge concernenti la materia; sarebbe bene che la Commissione bilancio le esaminasse insieme.

RUSSO SPENA. Cinque mesi fa io stesso feci tale richiesta.

PRESIDENTE. Se l'onorevole Russo Spena vuole aderire alla proposta del Ministro, da parte mia non sollevo alcuna obiezione.

SCHIANO. Vorrei pregare gli onorevoli colleghi di iniziare intanto la discussione della proposta di legge in esame, poiché, se aderiamo alla tesi del Ministro di riunire insieme tutte le proposte di legge, non si riuscirà a condurne a termine nessuna entro la legislatura. Mi permetto quindi di insistere affinché si passi subito al merito della proposta di legge dell'onorevole Russo Spena.

DEGLI ESPOSTI. È da cinque mesi che insistiamo su questa proposta di legge e sono trascorsi più di tre anni da quando fu presentata. Se la Commissione bilancio si è decisa soltanto ora a darci un parere, ciò vuol dire che essa non è stata adeguatamente sollecitata dalla Presidenza della Commissione trasporti.

PRESIDENTE. Abbiamo sollecitato più volte il parere della Commissione bilancio.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Soltanto ieri sera ho avuto il nuovo parere della Commissione bilancio. Viene suggerito un nuovo testo dell'articolo unico della proposta di legge e, poiché desidero esaminarlo, chiedo un rinvio della discussione. Fino a ieri ero a conoscenza di un precedente parere contrario della Commissione bilancio. Ora, la Commissione suggerisce un testo redatto in maniera tale da rendere necessario un esame approfondito.

Nel testo elaborato dalla Commissione Bilancio si dice che i ferrovieri ex combattenti saranno sistemati previa comparazione mediante altri rapporti informativi e altri giudizi di merito. Che cosa significa ciò? Forse che con un giudizio comparativo *ad hoc* saranno sistemati tutti i ferrovieri ex combattenti che risultarono idonei nei vari concorsi? Che valore avranno il rapporto informativo e la valutazione di merito? Si tratta, a mio parere, di un testo che va chiarito e che va quindi attentamente esaminato.

SCHIANO. Noi, come parlamentari, non possiamo accettare il criterio del rapporto informativo in luogo di un concorso. Abbiamo sostenuto questa tesi in aula quando venne esaminata la proposta di legge relativa all'organico dei magistrati e alle promozioni in magistratura. Noi desideriamo convalidare questo principio, che restringeva la discrezionalità dei superiori, anche in occasione della discussione di questa legge. Non possiamo accettare un principio diverso anche se è proposto da un'altra Commissione.

PRESIDENTE. Nel fascicolo d'ufficio risulta soltanto il parere sfavorevole che la Commissione bilancio diede a suo tempo. Questo è stato il motivo per il quale si è soprasseduto ad iscrivere la proposta di legge all'ordine del giorno della Commissione. Successivamente la Commissione bilancio ha formulato un parere favorevole. Abbiamo preso visione di tale parere e ieri sera lo abbiamo inviato all'onorevole Ministro dei trasporti, convocando subito la Commissione per discutere la proposta di legge.

Ora però apprendiamo che il Ministro non è soddisfatto della seguente formulazione suggerita dalla Commissione bilancio: « saranno sistemati previa comparazione di altri rapporti informativi e di nuovi giudizi di merito ». Pertanto dobbiamo chiedere alla Commissione bilancio di chiarire o di modificare tale formulazione.

Per tranquillizzare l'onorevole Schiano, il quale teme che intendiamo rinviare la discussione della proposta di legge *sine die*, posso assicurare che la medesima sarà iscritta all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

SCHIANO. Non sono contrario al breve rinvio chiesto dall'onorevole Ministro, ma desidero rilevare che noi, fino all'ultima seduta, eravamo informati non esattamente, in quanto solo all'ultimo momento abbiamo saputo dell'esistenza di un parere favorevole. Non posso non lamentare tale discordanza di informazioni; il primo relatore, onorevole Ruggero Lombardi, ebbe a dirci cose che oggi vengono smentite; ciò ci rende perplessi.

Potremmo fissare un rinvio di otto giorni, ma desidero che tale rinvio sia messo a verbale.

PETRUCCI, *Relatore*. Non ho alcun motivo per non aderire alla proposta dell'onorevole Ministro. In quanto alla nuova dizione dell'articolo unico suggerita dalla Commissione bilancio penso che sia incostituzionale adottare il criterio del rapporto informativo.

COLASANTO. Desidero precisare all'onorevole Schiano che più di una volta io stesso sono rimasto vittima di rapporti informativi. Non di rado i rapporti informativi sono fatti *ad usum delphini*.

PRESIDENTE. Diamo allora tempo al Governo di riesaminare il problema; all'uopo, chiediamo senz'altro un parere esplicativo alla Commissione bilancio.

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione della proposta di legge dell'onorevole Russo Spena è rinviato ad una prossima seduta.

(Così rimane stabilito).

Seguito della discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Pellegrino ed altri: Estensione delle facilitazioni di viaggio previste per le elezioni politiche a favore degli elettori dell'Assemblea Regionale Siciliana (Urgenza) (3133).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Pellegrino, Li Causi, Faletta, Gatto Vincenzo, De Pasquale, Failla, Speciale, Gaudio, Mogliacci, Di Benedetto, Bufardecì, Grasso Nicolosi Anna, Russo Salvatore, Pino e Pezzino: Estensione delle facilitazioni di viaggio previste per le elezioni politiche a favore degli elettori dell'Assemblea Regionale Siciliana.

La Commissione bilancio ha espresso parere favorevole, a condizione che venga fornita da parte del Governo una adeguata indicazione di copertura.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Per ora non ho nessuna indicazione da poter dare per reperire la copertura finanziaria per far fronte alle spese che la proposta di legge comporta.

POLANO. Ma esistono dei precedenti: la legge elettorale per il Consiglio regionale sardo e quella per le elezioni comunali e provinciali. Per risolvere il problema è sufficiente attenersi a questi precedenti seguendo per la copertura lo stesso sistema.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Anche quando si volesse accettare il sistema di copertura che fu adottato per la legge elettorale per le elezioni regionali della Sardegna, occorre chiedere su di esso il preventivo parere della Commissione bilancio, per evitare che l'iter della legge si possa fermare a metà strada.

ADAMOLI. Ogni volta siamo costretti a riprendere lo stesso discorso!

Siamo di fronte ad un diritto del cittadino: il diritto di voto. Lo Stato deve incoraggiare l'esercizio di questo diritto, e la questione della copertura non può neppure essere presa in considerazione.

Invitiamo pertanto il Governo a superare ogni difficoltà di ordine tecnico, in modo che nella prossima seduta della Commissione il provvedimento sia posto all'ordine del giorno con la questione della copertura già risolta.

BOGONI. Poiché la copertura finanziaria per questa proposta di legge è un problema di poche centinaia di milioni, quando lo Stato spende miliardi per altre iniziative meno importanti, mi auguro che una tale somma sia reperita al più presto.

PELLEGRINO. È stata sottolineata da alcuni onorevoli colleghi la singolare situazione in cui si trovano gli elettori dell'Assemblea siciliana.

Questi, a differenza degli elettori dell'Assemblea sarda, non possono usufruire di alcuna facilitazione di viaggio. C'è una discriminazione nel trattamento degli elettori. A parole viene riconosciuto da parte del Governo e dei gruppi che sostengono il Governo il diritto degli elettori siciliani; ma già dal 27 giugno 1961 è stata presentata questa proposta di legge, molte volte è stata posta all'ordine del giorno, ma sempre rinviata perché mancava la copertura della spesa. Il Governo ha affermato che si tratta di materia che dev'essere regolata con un disegno di legge. Ricordo che alcuni mesi fa l'esame di questa proposta di legge fu rinviato appunto perché il Governo promise che avrebbe presentato un disegno di legge per la regolamentazione di tutta la materia. Ma sono passati ormai dei mesi e la promessa non è stata mantenuta. Ormai è vicino il tempo fissato per il rinnovamento dell'Assemblea siciliana e se questa proposta di legge non sarà approvata, rimarrà sancita una discriminazione, una disparità di trattamento anticostituzionale tra gli elettori siciliani e gli altri elettori del nostro Paese.

Ora, abbiamo il parere favorevole della Commissione Bilancio, il Governo ha già detto, come poc'anzi diceva lo stesso onorevole Ministro Mattarella, di non essere contrario! Credo che, come ricordava il collega onorevole Polano, si possa fare riferimento, quanto alla copertura della spesa, alle leggi già in atto, vale a dire a quella concernente le elezioni per il Consiglio regionale della Sardegna e a quella relativa alle ultime elezioni

nazionali provinciali e comunali. C'è un apposita voce nel bilancio del Ministero dell'interno, la cui somma, fra l'altro, ritengo non sia stata del tutto utilizzata per quanto riguarda l'applicazione di quelle leggi. Certamente non è stata tutta utilizzata in occasione delle ultime elezioni del Consiglio regionale della Sardegna, in quanto, tutti ricorderanno che quella legge è stata emanata l'8 giugno 1961, cioè alla vigilia delle operazioni di voto, e tutti gli elettori che si trovavano fuori dell'isola non hanno potuto fruire delle facilitazioni di viaggio in essa previste!

Io, signor Presidente, non sarei, quindi, contrario ad un rinvio, per altro brevissimo, della proposta di legge. Però, bisogna assolutamente approvare questo provvedimento perché, ripeto, restano ormai poche settimane di attività legislativa e, dopo la nostra approvazione, l'*iter* parlamentare della proposta di legge non si conclude, ma dovrà continuare al Senato. Quindi, se l'approviamo subito, c'è ancora una possibilità di poterla emanare, altrimenti ci troveremo, a sessione legislativa conclusa, nelle condizioni che dicevo!

Chiedo pertanto che il Governo, nella prossima seduta in cui questo provvedimento sarà di nuovo portato all'ordine del giorno, sia in grado di indicarci il suo parere in ordine anche alla copertura finanziaria.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Vorrei rassicurare la Commissione che è in corso, proprio in questo momento, un'iniziativa del Ministero dell'interno per la sistemazione generale del problema, così come era stato a suo tempo preannunciato.

Per quanto riguarda il raffronto che è stato fatto devo dire che anche per le elezioni del Consiglio regionale della Sardegna è stata fatta una legge come questa che si sta discutendo per le elezioni dell'Assemblea regionale siciliana. Il problema della copertura è certamente essenziale. Ma, il capitolo cui ci si riferiva nella legge per le elezioni sarde non era un capitolo *ad hoc* perché la legge prevedeva la riduzione della somma di un capitolo dal quale attingere. Quindi, bisogna ora vedere se a quel capitolo si può ancora attingere. Cosa che sarà possibile soltanto se quel capitolo presenta ancora disponibilità.

PELLEGRINO. Comunque, onorevole Ministro, nel bilancio del Ministero dell'interno è previsto un capitolo *ad hoc* per spese elettorali, ecc. Credo si potrebbe vedere se esso è capiente anche per questa legge.

PRESIDENTE. Tutto questo lo vedremo nella prossima seduta in cui torneremo ad oc-

cuparci di questa proposta di legge e cioè mercoledì 23 gennaio.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Poiché non si tratta di un disegno di legge, di iniziativa governativa, non è il Governo che deve indicare la copertura. Comunque, da parte mia farò il possibile per facilitare le cose. È chiaro, tuttavia, che non può essere, questo, un dovere ed impegno del Governo.

PELLEGRINO. Io, comunque, chiedo che la proposta di legge venga discussa, indipendentemente dal fatto che il Governo presenti un suo progetto di legge. Perché, potrebbe avvenire questo: il Governo, il 23 gennaio dichiara: abbiamo presentato un nostro disegno di legge! In questo caso bisognerebbe, poi, ulteriormente rinviare l'esame di questa proposta di legge in attesa e nell'ambito di una legge generale che regoli tutta la materia. Questo non credo sia possibile!

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni, potrebbe rimanere stabilito che il seguito della discussione di questa proposta di legge sia rinviato a mercoledì 23 gennaio 1963.

(Così rimane stabilito).

Rinvio del seguito della discussione della proposta di legge di iniziativa del deputato Durand de la Penne: Ordinamento della professione di mediatore marittimo (2480).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge, d'iniziativa del deputato Durand de la Penne: « Ordinamento della professione di mediatore marittimo ».

Comunico che il rappresentante del Governo per il Ministero della marina mercantile non è potuto intervenire stamane alla seduta per improrogabili impegni di ufficio. Inoltre, faccio presente che, poco prima dell'inizio della seduta, sono stati presentati dallo stesso proponente onorevole Durand de la Penne numerosi emendamenti al testo originario della sua proposta di legge. Per questi motivi e anche al fine di permettere la distribuzione e la conoscenza degli emendamenti, penso si renda necessario rinviare alla prossima settimana anche la discussione di questa proposta di legge.

Se non vi sono obiezioni, può quindi rimanere stabilito che il seguito della discussione di questa proposta di legge è rinviato ad una prossima seduta.

(Così rimane stabilito).

Seguito della discussione del disegno di legge:**Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Sondrio - Tirano con inclusione della linea nella rete statale (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (4293).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Sondrio - Tirano con inclusione della linea nella rete statale ».

Sul disegno di legge, che viene al nostro esame nel testo già approvato dalla competente Commissione permanente del Senato nella seduta del 21 novembre 1962, vi è il parere favorevole della V Commissione (Bilancio). Relatore è l'onorevole Armani.

Come gli onorevoli ricorderanno, questo provvedimento è già venuto al nostro esame e ne era stata richiesta la rimessione in aula. La Presidenza della Camera, prendendo atto del ritiro della richiesta successivamente intervenuto, ha nuovamente assegnato il disegno di legge alla nostra Commissione in sede legislativa.

De senz'altro la parola all'onorevole Ministro dei Trasporti che l'ha richiesta.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Non ho che da ribadire quanto ho già avuto occasione di dire allorchè si discusse in merito a questo provvedimento in sede referente. E, cioè, che l'opportunità di inserire la linea ferroviaria Sondrio-Tirano nella rete statale, per l'importanza di carattere internazionale che essa riveste in quanto assicura la continuità di comunicazioni ferroviarie tra l'Italia e la Svizzera, e, anche per il desiderio di andare incontro alle pressanti sollecitazioni dell'opinione pubblica locale, hanno portato il Ministero dei trasporti a trattare con la società concessionaria per addivenire ad un'anticipata risoluzione consensuale della concessione stessa.

E, ciò, anche in considerazione del fatto che il riscatto non consensuale, avrebbe comportato, per le complesse procedure necessarie per legge, un notevole ritardo nell'inserimento della linea in questione nella rete statale, mentre il problema del riassetto della linea ferroviaria e del suo ammodernamento, è piuttosto urgente.

Il riscatto non consensuale avrebbe comportato un impegno di tempo in quanto, come già dissi la volta scorsa, si sarebbe dovuto dare la disdetta con un anno di anticipo, procedere poi alla valutazione attraverso un giu-

dizio arbitrare sulle indennità da pagare e proporre una legge di autorizzazione.

Iniziate le trattative con la Società, per un'anticipata risoluzione consensuale della concessione che andrebbe a scadere il 1° agosto 1981, la stessa ebbe a chiedere un indennizzo globale di due miliardi di lire. Tale misura d'indennizzo rappresentava già una riduzione rispetto all'ammontare complessivo delle singole partite di rimborso proposte dalla Società stessa per un importo globale di due miliardi 198 milioni 237.634 lire che erano così ripartite:

a) lire 1.303.740.404 per l'anticipato passaggio allo Stato degli immobili, impianti e materiali costituenti la ferrovia e le sue dipendenze;

b) lire 213.670.000 per il trasferimento allo Stato del materiale rotabile che, non reversibile allo Stato, dovrebbe da esso essere acquistato a prezzo di stima in ogni ipotesi — scadenza, decadenza, riscatto — di fine della concessione;

c) lire 134.000.000 quale valore di avviamento industriale;

d) lire 546.827.230 quale indennizzo per gli ammortamenti di spesa non potuti effettuare dalla Società in corso di concessione.

L'accordo raggiunto con la Società, in termini ritenuti accettabili anche dall'Amministrazione finanziaria, cioè dal Ministero del tesoro, oltre che dal Ministero dei trasporti, si traduce nell'abbandono da parte della Società medesima delle richieste di cui ai punti c) e d) e nella riduzione da lire 1.517.410.404 a lire 850.000.000 delle richieste di cui ai punti a) e b).

I due ministeri hanno ritenuto equa tale cifra di 850 milioni, prezzo richiesto per anticipato passaggio allo Stato di immobili, impianti e materiali rotabili.

Evidentemente, quest'ultima proposta della Società, cui essa è pervenuta in quanto nel frattempo la Provincia di Sondrio, che deteneva il 26 per cento delle azioni, aveva dal canto suo rinunciato alla parte di compenso di sua spettanza, è stata prospettata al Ministero del tesoro, al quale è stato presentato in tutti i suoi termini il problema e sono state altresì prospettate tutte le possibili complicazioni anche in ordine al tempo di un eventuale riscatto non consensuale. Avendo il Ministero del tesoro data la sua adesione, il Governo ha presentato il disegno di legge di cui ci occupiamo.

Esso prevede il pagamento alla Società concessionaria della somma di lire 850.000.000. Ma io non ho difficoltà ad accogliere l'emen-

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 GENNAIO 1963

damento che è stato presentato dal Relatore onorevole Armani, all'articolo 1, cui si prevede un'autorizzazione a pagare « fino ad un massimo di 850 milioni ». Questo evidentemente porrà il Governo in posizione di maggior forza nell'insistere per un'eventuale, ulteriore riduzione della cifra da parte della Società !

Voglio dire che, trattandosi di risoluzione consensuale, è sempre necessario l'accordo tra le parti. Se una delle parti, lo Stato, intende ora modificare l'accordo, in linea di massima raggiunto, occorre che la modifica sia accettata anche dalla concessionaria. Altrimenti siamo fuori dell'ipotesi del consenso e si deve semmai procedere per altre vie. Ciò è quanto desideravo comunicare alla commissione.

ZAPPA. Con questo mio nuovo intervento sulla dibattuta questione del riscatto della ferrovia Sondrio-Tirano non vorrei rischiare di annoiare gli onorevoli commissari.

Desidero sottolineare che mi rendo perfettamente conto dei termini della questione e del particolare aspetto che essa comporta. Il particolare aspetto è di natura elettorale. Sono ormai prossime le elezioni politiche. L'amministrazione provinciale di Sondrio ha rinunciato alla sua quota di compartecipazione azionaria e in questo momento si coalizzano una serie di interessi per evitare che quella rinuncia rappresenti — come rappresenta — un effettivo errore quando si constata con piena tranquillità, e lo confermano gli organi ministeriali, che il compenso che verrebbe dato alla società è eccessivo mentre la quota della provincia di Sondrio resta sacrificata.

È facile comprendere allora le manovre che da una parte si è costretti a fare in una situazione di tal genere per dire che 850 milioni sono pochi e che una rivalutazione degli indennizzi sarà fatta successivamente, a elezioni passate.

Vi prego di considerare che tutti noi desideriamo che la statizzazione di questa ferrovia venga attuata non solo per ragioni economiche ma anche per ragioni politiche e sociali.

Vi è da sottolineare che oltre Tirano c'è il più grande sanatorio di Europa, il sanatorio di Sondalo, e che la ferrovia è il primo mezzo per raggiungerlo da Milano.

Se io non fossi estremamente convinto che in questa proposta di legge ci troviamo di fronte ad un eccesso di spesa alquanto notevole ne voterei ad occhi chiusi l'approvazione. Ma in una simile situazione mettetevi nei panni di un deputato che vuole essere fedele agli impegni contemporaneamente assunti di tutelare gli interessi del Paese e della sua re-

gione. Il mio dilemma è questo: adattarmi di fronte ad una simile situazione e badare solo agli interessi della mia zona, oppure criticare l'enorme cifra richiesta dalla Società ferroviaria per la risoluzione della convenzione.

La volta scorsa ho esposto con notevole chiarezza il problema e mi ha confortato il silenzio dei colleghi, anche della maggioranza.

Desidero ripetere, affinché ciò risulti dal resoconto stenografico (l'altra volta la seduta era in sede referente), che la comparazione, per un'esatta valutazione della spesa, dev'essere fatta non tra quanto la società ha domandato e quanto ha ottenuto, ma tra quanto la legge sul riscatto, bene applicata, darebbe alla società e quanto si è invece concluso di dare alla società stessa.

Desidero ripetere per la terza volta che il compenso alla società per la legge sul riscatto, (interamente applicabile sia per la disposizione della legge del 1912 sia per la convenzione del 1929), è riferibile unicamente al materiale mobile: cioè al materiale rotabile. La società ha chiesto 213 milioni su tale materiale mobile, ma risulta da una dichiarazione del Ministro che la richiesta è stata così conglobata: 2 miliardi e 200 milioni così contenuti: 1 miliardo e 300 milioni per beni immobili; 213 milioni per materiale rotabile; 154 milioni per avviamento industriale; 523 milioni per ammortizzamento di spese, in rapporto ad anticipazioni fatte dalla società.

Per quanto concerne le due ultime cifre, lo stesso Ministro ha affermato che gli organi ministeriali non le hanno prese in considerazione perché infondate. Restano quindi le prime due cifre. Per quanto riguarda il miliardo e 300 milioni, si applica l'articolo 188 della legge del 1912, per il quale, in caso di riscatto, la società ha diritto a una annualità dei prodotti più attivi degli ultimi 5 anni; questi si dividono per tre e le annualità si moltiplicano per venti, cioè per gli anni che rimangono allo scadere della concessione. Vi era una certa perplessità circa il significato del termine « prodotto ». La legge del 1912 all'articolo 46 ha chiarito che dev'essere inteso come utile netto. Ora l'utile netto di una ferrovia in passivo è zero; zero moltiplicato per venti dà zero, quindi per la domanda di un miliardo e 300 milioni nulla è dovuto.

Per quanto riguarda la cifra di 213 milioni per il materiale rotabile, ho già riferito quanto riporta la proposta di legge degli onorevoli Busetto e Valsecchi, e cioè che le ferrovie dello Stato avevano considerato il materiale mobile un complesso di mobili definiti come rottame. Successivamente si ag-

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 GENNAIO 1963

giunse che quel materiale mobile rotabile aveva il valore di 15 milioni.

Onorevoli colleghi, io desidero ardentemente che si arrivi alla statizzazione della ferrovia, così come lo desidera, certamente, l'intera mia provincia. Vi dico di più, non è il mio un atteggiamento così duro, starei per dire demagogico, da dichiarare che alla concessionaria non deve essere corrisposto nulla, oppure dev'essere corrisposta una somma di 50, 60 o 100 milioni, come è stato detto dal presidente della provincia di Sondrio, quando, nel 1955, affermava — ho qui il testo del verbale di quella seduta del Consiglio provinciale — « che ai sensi della convenzione 5 agosto 1929 per l'elettrificazione, il riscatto potrà aver luogo senza alcuna spesa per lo Stato !... ». Tanto è vero che al Consiglio provinciale, ripeto nel 1955, a maggioranza assoluta, anzi all'unanimità, con 19 consiglieri presenti e votanti, democristiani, socialisti, ecc., si chiedeva, appunto, che s'iniziasse il riscatto ai sensi della convenzione in atto !

Ora, voi comprenderete che, se questo progetto di legge è stato portato qui, dinanzi a noi, soltanto adesso, noi possiamo replicare che già nel 1955 era stato richiesto il riscatto e che, pertanto, sin da allora si sarebbe potuto andare avanti tranquillamente in questa direzione e, quindi, è semplicemente fuori di luogo se non addirittura ricattatorio moralmente, l'affermare che, poiché siamo giunti ormai alla fine di questa Legislatura, bisogna approvare il disegno di legge così com'è.

D'altra parte già la volta scorsa, quando è venuto qui il Sottosegretario di Stato onorevole Angrisani — che io non ho ringraziato né la prima né la seconda volta, mentre ho ringraziato l'onorevole Ministro per la franchetta con la quale ha esposto le cifre, tanto da arrivare noi stessi a chiedere poi, per giungere a una conclusione positiva della questione, il ritorno in sede deliberante, qui in Commissione, del progetto di legge! — io l'altra volta, dicevo, quando è venuto il Sottosegretario, ho visto le carte che aveva davanti. In esse ho potuto rilevare che il Ministero stava per far dire al proprio rappresentante cose, che però egli non ha dette, che, cioè, esercitare il riscatto era impossibile per la difficile interpretazione dell'articolo 188! Ho già dimostrato la volta scorsa che l'articolo 188 è perfettamente applicabile, che la legge fondamentale delle ferrovie concesse, in questo caso, è del tutto applicabile !

L'onorevole Ministro non me ne vorrà, poiché egli mi ha mostrato privatamente le sue carte, se io dico che ho lasciato cadere gli

occhi su quelle carte! Ed il Ministero del tesoro credo dia ragione a noi quando...

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Non ho con me carte del Ministero del tesoro !

ZAPPA. Saranno quelle del Ministero dei trasporti ! E, anzi, pregherei l'onorevole Ministro di volerci poi leggere quel punto che afferma che, con la procedura del riscatto nulla è dovuto per gli immobili, mentre è dovuto soltanto il compenso per il materiale mobile, cioè il materiale rotabile !

Onorevoli colleghi, penso che non si debba tuttavia nemmeno approfittare della legge nel senso di esagerare in senso inverso ! Penso che un compenso equo debba esser dato. Vi ho già detto la volta scorsa di aver avuto confidenze in ambienti ministeriali, secondo le quali sulla base di 300-400 milioni questo riscatto poteva essere effettuato.

Mi assumo qui intera la responsabilità di questa dichiarazione. Aggiungo ancora questo: qui, la comparazione si può fare con due casi, quello della ferrovia Novara-Biella e quello della ferrovia Siena-Monteantico, che sono stati richiamati nella relazione di presentazione di questo disegno di legge.

Ho già premesso all'inizio, onorevoli colleghi, che vi infliggevo alcune osservazioni che ho già fatto la volta scorsa. Mi è stato detto, allora, che la comparazione di queste due ferrovie (la Siena-Monteantico e la Novara-Biella, una di 55 e l'altro di 51 chilometri di lunghezza), con questa ferrovia Sondrio-Tirano di 26 chilometri di lunghezza, non si deve fare nell'ambito della maggiore o minore lunghezza, in quanto non è la lunghezza di una ferrovia un elemento di per se stesso determinante ! Io credo che, invece, lo sia ! Riconosco anch'io che vi sono immobili, impianti necessari egualmente con la minore o maggiore lunghezza del percorso, per cui a doppia lunghezza non deve necessariamente corrispondere doppio risarcimento. Sono perfettamente d'accordo. Però, quando vediamo: Novara-Biella 51 chilometri, ferrovia del 1927 (mentre questa in esame è entrata in esercizio sin dal 1902) 600 milioni circa; Sondrio-Tirano: 850 milioni a cui aggiungere la quota della provincia, 1 miliardo 250 milioni. Perché, infatti, se negli 850 milioni il 27 per cento corrispondente alle azioni della provincia non è compreso, si arriva a 1 miliardo e 250 milioni ! Quindi, doppia lunghezza di quella ferrovia ed esattamente metà risarcimento !

Siena-Monteantico, ferrovia già a vapore, distrutta dalla guerra e ricostruita nel 1946. Ricordo che, discutendosi quella legge di risoluzione consensuale della concessione, l'ono-

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 GENNAIO 1963

revoles Bima intervenne in termini molto decisi su questo argomento. Comunque Siena-Monteantico 55 chilometri, 430 milioni. Comparazione: Sondrio-Tirano 26 chilometri, 1 miliardo 250 milioni; quindi più del doppio della lunghezza, un terzo del risarcimento!

Ora, io avrei da proporvi una soluzione. Certo, se non ci fosse stata di mezzo la scadenza delle elezioni ormai prossime, la cosa si sarebbe risolta, ne sono più che convinto, con molta facilità! Però, devo dare atto al relatore, onorevole Armani, di aver presentato un emendamento che noi accogliamo in pieno. Quello, cioè, di dire che l'indennizzo sarà contenuto in una somma sino a 850 milioni! Dicendo questo si schiudono tutte le prospettive possibili. Confesso che noi avevamo qualche timore e però, dopo questa approfondita discussione, dopo che tutti i colleghi commissari sono stati pienamente informati, nella speranza e con l'augurio (che io esprimo in modo puramente personale e, quindi, la cosa non implica responsabilità politiche, evidentemente) che il signor Ministro torni ad essere, domani, il Ministro dei trasporti, poiché tutti, noi ed il ministro, conosciamo questa situazione penso che da parte di tutti sia auspicabile che, in sede di nuove trattative con la società interessata, i termini siano ridotti di molto, in rapporto a quelle che sono le stesse previsioni della Società.

Però, a questo punto, il problema diventa giuridico. Oggi la Società ci può e, necessariamente, ci deve dire, anche per la sua dignità: noi abbiamo trattato per 850 milioni, o ce ne date 849 diversamente noi non accettiamo!

Che cosa può dar forza al Ministro, al Ministero dei trasporti, per costringere eventualmente la Società a scendere ulteriormente? Soltanto la possibilità, certa, di esercitare il riscatto e che, facendolo, la Società abbia ad accettare determinate condizioni!

Allora, io, in via del tutto transattiva, ho abbozzato un ordine del giorno che dice:

« Sul disegno di legge n. 4293, la Commissione Trasporti della Camera, tenuto conto dell'emendamento accolto dal Governo (naturalmente, bisognerà poi vedere, in sede di esame degli articoli se l'emendamento viene accolto!) impegna il Governo perché nelle nuove trattative che dovranno essere svolte con la Società F.A.V.:

1°) voglia contenere in somma notevolmente inferiore agli 850 milioni l'entità dell'indennizzo da corrispondere alla società concessionaria e, in ogni caso,

2°) a contenere nella somma di lire 850 milioni il corrispondente alla quota di partecipazione azionaria della provincia di Sondrio e, qualora ciò non sia possibile,

3°) ad esercitare la procedura del riscatto della ferrovia concessa e,

4°) ad assumere la immediata gestione commissariale statale della ferrovia ».

Quest'ultimo è un punto abbastanza discutibile, sul quale vi devo intrattenere un poco.

Voi sapete che, in base alla legge vigente, è data possibilità al Ministero dei trasporti di assumere la gestione delle ferrovie in concessione quando ricorrano determinate condizioni. Io ritengo che queste condizioni sussistano in questo caso, dato che nella relazione di presentazione del disegno di legge predisposto dal Governo si dice che la mancata adozione di provvedimenti di ammodernamento ha reso precaria la situazione di questa ferrovia, tanto che si è reso necessario, per motivi di sicurezza, disporre il rallentamento dei convogli in transito, mentre alcune corse sono state addirittura sostituite con il servizio automobilistico.

Bisogna, quindi, vedere se questa possibilità, che dal disegno di legge è resa meno grave di quanto in effetti non sia, ben conoscendo qual'è il vero stato della ferrovia, rientra nella norma di legge per cui il Ministro, in certi casi, stabilisce un termine per il ristabilimento del servizio normale e, può addirittura sostituirsi al concessionario provvedendo alla relativa gestione, per assicurare il regolare funzionamento della linea.

Su questo quarto punto, ripeto, si potrebbe anche discutere ulteriormente; non è che sia, comunque, basilare.

Questa è, dicevo, la proposta che noi facciamo per cercare di giungere ad una soluzione. Spero possa essere accolta, altrimenti, confesso che mi vedrei costretto a pregare i colleghi socialisti di considerarsi liberi dall'impegno di non richiedere il rinvio in aula un'altra volta!

MARCHESI. Onorevoli colleghi, vorrei ricordare che noi affrontammo in linea generale questo problema durante una seduta in cui fu discusso il bilancio del Ministero dei trasporti ed esprimemmo il parere che la legge del 1912 dovesse essere applicata con determinati criteri, in modo tale da consentire allo Stato eventuali riscatti ferroviari senza dover affrontare l'onere di eccessive spese.

Già fin da allora avevamo previsto che, quando le statizzazioni fossero divenute al-

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 GENNAIO 1963

tuali, si sarebbe immediatamente posto il problema degli oneri finanziari. Sostenevimo allora la tesi che dove vi erano integrazioni di bilancio da parte dello Stato non vi dovessero essere poi corrispettivi per quanto riguarda l'avviamento industriale o, per quanto riguarda l'applicazione della norma che prevede tali corrispettivi, per il periodo intercorrente fra la gestione dell'esercizio e la durata della concessione.

Sostanzialmente la società concessionaria della ferrovia Sondrio-Tirano oggi avrebbe dovuto avere, in base ai calcoli effettuati, 213 milioni. Ma questi 213 milioni, in base ad una valutazione del materiale rotabile, potrebbero essere ridotti a 15 milioni.

Ci troviamo di fronte ad una differenza enorme: 850 milioni e 15 milioni, nel caso che si applichi il riscatto *ex ratione legis*. Ma poiché ci viene proposta una risoluzione consensuale, è evidente che non possiamo pretendere che la risoluzione consensuale equivalga ad un riscatto. Sono del parere, tuttavia, che la legge del riscatto, anche per la valutazione della risoluzione consensuale, debba rimanere la legge base. Infatti noi non possiamo accettare il principio in base al quale la risoluzione consensuale debba escludere le norme che definiscono il riscatto. È necessario ribadire un principio di tal genere anche perché questo potrebbe essere l'inizio di una lunga serie di statizzazioni. Infatti, se noi adottiamo un certo metodo nei confronti di una società, è chiaro che domani potremo trovarci di fronte ad altre società che pretendono sia tenuto conto del criterio che il legislatore ha adottato in questa occasione.

È quindi molto grave il principio che stiamo affermando. È possibile legiferare su una cifra così alta senza pregiudicare le situazioni future, concernenti il riscatto di altre linee ferroviarie? Secondo noi ciò non è possibile.

I colleghi socialisti pongono di accogliere l'emendamento suggerito, « fino a 850 milioni »; l'onorevole Zappa dice che si può dare da una lira a 850 milioni; ma è chiaro che la società che tratta con il Ministero terrà conto del fatto che il Parlamento ha fissato una determinata cifra, e sarà quindi portata a trattare al limite di tale cifra. Teniamo presente che una volta fissata quella cifra, e insieme con essa la procedura, verrebbe dato con una legge mandato al Governo di procedere alla statizzazione su una base determinata, cioè attraverso la risoluzione consensuale.

Con una tale legge sarà possibile, mediante un solo ordine del giorno, consentire al Go-

verno di modificare questa procedura e di seguire l'altra del riscatto in base alla legge relativa. Sostanzialmente diciamo al Governo di trattare per una risoluzione contrattuale, con il limite di 850 milioni, ma di seguire invece un'altra strada se non potrà raggiungere delle condizioni favorevoli. Secondo me una legge fatta in tal modo non ha senso.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Il Governo sarebbe con essa autorizzato a pagare 850 milioni.

MARCHESI. Ma quali sono i limiti che stabilisce? Secondo noi il problema consiste nello stabilire una cifra inferiore e, come ripeto, la base di una risoluzione consensuale sta nella legge, la quale afferma che lo Stato per riscattare una ferrovia deve pagare solo il materiale rotabile, non deve pagare altro, perché prodotti netti non esistono. Si tratta di una ferrovia sussidiata dallo Stato; vi è un sussidio integrativo di esercizio che ha 10 o 11 anni, quindi per l'esercizio non si dà nulla; per il materiale rotabile, si tratta di stabilirne il valore. Si è parlato di 213 milioni; consideriamo pure valida questa cifra; potremmo superare questa cifra di qualche decina di milioni, arrivare fino a 300 o 350 milioni, ma non oltre.

Perciò, noi siamo del parere che la cifra dell'indennizzo, come massimo, da dare alla Società debba essere stabilita già da questo momento. Nell'ordine del giorno si dovrebbe dire che il Governo, ove non abbia la possibilità di contenere la spesa nei limiti di quella determinata cifra, potrà senz'altro seguire l'altra strada, quella cioè del riscatto *ex lege*.

Conseguentemente io farei una proposta concreta: la risoluzione convenzionale non dovrebbe farci superare la cifra di 350 milioni di lire. E, un ordine del giorno, poi, dovrebbe dire che, se il Governo non riuscirà a contenere l'indennizzo entro questa cifra, in quel caso seguirà il sistema del riscatto.

Ripeto, per noi è una questione fondamentale. Abbiamo davanti a noi la prospettiva, per i prossimi anni, di una serie di statizzazioni e, quindi, potremmo domani trovarci di fronte ad un giusto risentimento da parte di altre società che dovessero essere considerate e trattate diversamente di quella in questione.

BUZZETTI. Vorrei rispondere agli onorevoli colleghi intervenuti stamane su questo argomento all'ordine del giorno ripetendo, in sostanza, quanto già è stato detto nella precedente riunione. Ma, c'è qualcosa chiamata in causa dall'onorevole collega Zappa che merita una risposta. Tralascio di rifare la storia del

lungo iter seguito dal provvedimento in esame, dalla proposta di legge d'iniziativa dei colleghi Valsecchi ed altri nella precedente Legislatura prima, e, dal presente disegno di legge poi, nonché delle vicissitudini della questione in sede di Amministrazione provinciale di Sondrio. Ricordo soltanto questo: scopo e intento dell'Amministrazione provinciale locale, quando ha rinunciato, su richiesta del competente Ministero, alla quota di propria competenza, è stato unicamente quello di facilitare questa operazione onde vedere al più presto la ferrovia tornare alla normalità.

E, unicamente con questo intento, essa si è apprestata a fare l'operazione necessaria, alleggerendo sostanzialmente l'impegno finanziario da parte dello Stato e, per esso, assunto dal Governo. Quindi, escludo ogni e qualsiasi interesse diretto da parte dell'Amministrazione provinciale di Sondrio per quanto riguarda il compenso che lo Stato dovrebbe dare alla Società. Oggi, pertanto, noi ci troviamo davanti alla fortunata circostanza per cui soltanto dei privati sono interessati alla entità dell'indennizzo che lo Stato dovrebbe pagare. Anche gli onorevoli colleghi della mia circoscrizione che hanno parlato su questo argomento nella veste di esponenti locali, non hanno, al pari di me, alcun interesse a tutelare la Provincia, in quanto quest'ultima, ormai, non dovrebbe più entrare in una questione che riguarda unicamente i privati, con riferimento all'entità della somma di indennizzo. E, questa, in certo qual modo, è una fortuna, perché permette a me, ed anche al collega onorevole Zappa, di dire che è questa la reale situazione oggi, e che, agendo diversamente, da come si sta agendo, si sarebbero potuti ledere gli interessi dell'Amministrazione provinciale. Comunque, questa ultima, o chi vi parla, non hanno fatto valutazioni del merito! L'accordo, se è stato trovato, lo è stato in sede ministeriale, dopo che l'Amministrazione provinciale di Sondrio ha dichiarato esplicitamente di rinunciare, a favore dello Stato, alla sua quota-parte.

Le preoccupazioni sollevate dal collega onorevole Zappa, con riferimento soprattutto alla procedura seguita per la statizzazione di questa ferrovia e in rapporto anche a quanto è stato pagato per altre ferrovie statizzate, possono anche avere una certa giustificazione. Come ho già detto la volta scorsa, secondo me, noi ci troviamo di fronte ad una valutazione completamente diversa, perché si tratta di entità diverse, e, quindi, anche certi raffronti, certi parametri di comparazione che vengono portati, hanno un valore molto relativo.

L'importante è vedere, in base alla vigente legislazione e in base alla consistenza di questa particolare ferrovia, quale può essere la quota che spetta agli attuali concessionari. Ora, queste valutazioni sono state fatte dagli organi competenti. Si dice: sono esagerate, troppo elevate, in misura sproporzionata! Noi stessi potremmo capire l'opportunità di dare qualcosa di più, ma qui siamo a più del doppio di quello che dovrebbe essere dato in considerazione del valore effettivo di questa ferrovia.

Io, ripeto, non sono in grado di formulare un giudizio su queste valutazioni. Dal punto di vista anche legale penso, però, che gli uffici competenti devono aver tenuto presenti i vari elementi che concorrono alla valutazione in casi analoghi. Ad esempio la possibilità per questa ferrovia di beneficiare della legge di ammodernamento del 1952 o delle norme contenute nella legge speciale già prevista per questa Società. Sono tutte valutazioni che devono essere state fatte in sede ministeriale. Così pure le valutazioni tecniche circa il valore vero e proprio della linea.

Ora, anche se queste preoccupazioni, come dicevo, hanno forse una loro ragione d'essere, lo stesso onorevole Relatore si è preoccupato di aggiungere una precisazione, modificando il primo comma dell'articolo 1 del disegno di legge in modo da indicare come limite massimo la prevista spesa di 850 milioni.

Chi vi parla ha presentato un proprio ordine del giorno, comunque, che vuole maggiormente richiamare l'attenzione, attraverso l'onorevole Ministro dei trasporti, del Governo, dei Ministri interessati, su quelle che sono state le valutazioni definitive dei competenti organi tecnici, chiedendo, in certo qual modo, per nostra tranquillità, di rifare queste valutazioni e, sulla base dei risultati, eventualmente riaprire le trattative con la Società, per vedere se non fosse possibile definire la cosa su una cifra inferiore agli 850 milioni.

Inferiore di quanto? Una delega in bianco, certo, potrebbe andare dalle mille lire a un milione! Inferiore se, ovviamente, minori dovessero profilarsi le valutazioni nuovamente fatte dagli organi tecnici. Se questi ultimi, come ha detto l'onorevole Ministro, saranno chiamati a rivedere la cosa, a rivalutare questi beni, evidentemente dovrà corrispondere la nuova cifra alle risultanze di queste nuove valutazioni tecniche.

Ma, quale arma diamo noi al Ministro nel caso in cui la Società non concordasse più su questa cifra?

Logicamente, io sono disposto a dichiarare che, ove la Società non intendesse accettare di procedere sulla strada della risoluzione consensuale sulla base delle nuove valutazioni, e proprio per rafforzare la posizione del Ministro nell'imporre queste ultime, modifico senz'altro il mio ordine del giorno, nel senso di dire in esso che, qualora sulla base di queste nuove valutazioni non fosse possibile concludere sulla via della risoluzione consensuale, il Ministro proceda allora sulla via del riscatto.

ARMANI, *Relatore*. Mi sembra che da ogni parte politica ci sia la volontà di arrivare alla risoluzione del problema nel senso di effettuare il passaggio allo Stato della ferrovia Sondrio-Tirano. Dopo aver ascoltato le considerazioni degli onorevoli colleghi Zappa, Marchesi e Buzzetti, penso che ci si possa accordare su una soluzione di compromesso, nel senso di dare la possibilità al Ministro dei trasporti di addivenire ad una risoluzione consensuale con la società che gestisce la ferrovia Sondrio-Tirano, in base a nuovi accertamenti da parte dell'ufficio ministeriale competente.

Penso che con la modifica del testo del disegno di legge, nel senso di limitare la spesa fino ad un massimo di 850 milioni, si potrebbe riuscire a trattare con la società in condizioni diverse dalla impostazione precedente.

Pertanto vorrei pregare l'onorevole Buzzetti di tradurre in termini concreti la proposta, fatta un momento fa, nel senso di aggiungere al precedente ordine del giorno la seguente dizione:

« Qualora non fosse possibile trovare sulla nuova valutazione tecnica il consenso della Società, il Governo si impegna ad iniziare la procedura del riscatto ».

Penso che anche l'onorevole Zappa possa essere d'accordo su questa aggiunta all'ordine del giorno in quanto si dà al Ministro la possibilità di trovare una formula di compromesso da tutti auspicata e sollecitata.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Desidero ribadire ciò che dissi anche in sede referente: il Governo vuole pagare un prezzo equo, anzi il minor prezzo possibile. Pertanto accetto pienamente l'invito per un riesame delle indennità di riscatto. Desidero inoltre precisare che penso di affidare questo compito, oltre che agli organi ministeriali normali, anche ad una Commissione interministeriale composta da funzionari del Ministero dei trasporti e da funzionari del Mini-

stero del tesoro convinto che il Ministero del tesoro aderirà a questo mio divisamente, affinché si valuti la situazione tenendo anche presente quello che è emerso dalle discussioni avvenute prima al Senato ed ora in questa Commissione.

Per quanto riguarda il problema accennato dall'onorevole Zappa desidero leggervi ciò che il Ministro dei trasporti aveva scritto al Ministero del tesoro:

« Per la sopraindicata ferrovia, concessa alla provincia di Sondrio ed esercitata da Società nella quale la stessa Provincia ha una partecipazione azionaria, due proposte di legge si erano nel 1959 presentate in una situazione di contrasto. La prima, di iniziativa governativa, per la concessione della maggiore sovvenzione occorrente, rispetto al limite massimo stabilito dalla legge, per l'attuazione del piano di ammodernamento redatto dalla Commissione prevista dall'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221. La seconda, di iniziativa parlamentare (onorevoli Buzzetti e Valsecchi) per l'inclusione della ferrovia nella rete statale.

La seconda di dette proposte non otteneva l'assenso del Ministero del tesoro, che dava invece il suo benestare per l'ulteriore corso della prima di esse.

Vivaci sollecitazioni dell'opinione pubblica, molto autorevolmente rappresentate da Autorità politiche, facevano considerare tutta l'inopportunità di sottoporre al Consiglio dei Ministri un disegno di legge contrastante col superiore interesse politico che reclamava, come reclama, non il mantenimento, ma la cessazione sulla ferrovia di un esercizio privato giudicato non adatto ad un tronco di linea che rappresenta parte della continuità ferroviaria nelle comunicazioni tra l'Italia e la Svizzera.

Perplexità si sono tuttavia presentate circa le modalità da seguire per aderire a così pressanti voti di Autorità politiche centrali e locali.

Procedura da seguire avrebbe potuto essere quella del riscatto per il quale, per l'articolo 8 dell'atto 5 agosto 1929 relativo all'elettrificazione della ferrovia, sarebbe applicabile l'articolo 188 del testo unico 9 maggio 1912 n. 1447. Secondo una letterale interpretazione di detta norma altro non spetterebbe al concessionario, essendo la ferrovia passiva, che il pagamento a prezzo di stima delle provviste e del materiale rotabile e di esercizio.

Trattandosi però di norma inserita in un complesso di leggi ispirate al concetto di un esercizio attuato a rischio e pericolo del con-

cessionario, che nulla poteva pretendere in aggiunta alle sovvenzioni previste negli atti di concessione, sembrava prevedibile che il Collegio Arbitrale, al quale in definitiva sarebbe spettato di determinare l'indennità di riscatto, avrebbe potuto essere indotto a tener conto che (prima con l'introduzione nel 1937 dell'istituto della concessione di sussidi integrativi di esercizio e poi nel 1952 con l'emana-zione della legge 2 agosto di quell'anno) sostanzialmente è venuto a mutarsi il regime delle concessioni ferroviarie, nel quale al concetto dell'immutabilità delle sovvenzioni originarie si è sostituito quello di ulteriori e prima non previsti interventi finanziari dello Stato destinati a ridare l'equilibrio economico a imprese che l'avevano perduto o per deficienza di prodotti o per aumenti di spesa. In tale situazione non sembrava possibile prevedere quale in definitiva sarebbe stato l'onere per il riscatto, mentre la previsione di tale onere sarebbe stata indispensabile per un giudizio sulla sua convenienza.

Per tale considerazione e tenuto pure conto che all'istituto del riscatto da molti decenni più non si è fatto ricorso, preferendosi di effettuare l'inclusione di ferrovie nella rete statale attraverso anticipate risoluzioni delle rispettive concessioni, questo Ministero ha ritenuto, naturalmente senza prendere impegni di sorta, di invitare la Società a presentare proposte per la risoluzione della sua concessione ».

Le proposte fatte alla Società della ferrovia Sondrio-Tirano sono quelle che ho ricordato e il punto di incontro è quello indicato nel disegno di legge.

Evidentemente esso si riferisce all'incontro delle due volontà e la fissazione della somma da pagare in 850 milioni non significa che ci sia la possibilità di pagare di meno. Come ho già dichiarato accetto l'emendamento dell'onorevole Armani, che ripropone il problema della trattativa con la società, e confermo che mi riservo di nominare una Commissione interministeriale, anche per avere nelle determinazioni che debbono essere adottate il conforto di un approfondito nuovo esame di esperti tecnici e finanziari.

Accetto anche l'ordine del giorno dell'onorevole Buzzetti. Anche perché esso, come, per la parte che è pressoché uguale, l'ordine del giorno dell'onorevole Zappa, evidentemente dà forza maggiore al Governo. Non che il Governo abbia bisogno di un ordine del giorno del Parlamento per procedere al riscatto, perché essendo esso previsto dalla legge in vigore, il Governo può esercitarlo in ogni momento! Però, inserito nell'ordine del giorno

costituisce un impegno politico del Governo a procedervi e, conseguentemente, rappresenta un ulteriore elemento di pressione nei confronti della società.

Ma ritengo di non poter accettare se non l'ordine del giorno dell'onorevole Buzzetti, non potendo accettare, nella prima parte, l'altro dell'onorevole Zappa, perché, allora, tanto varrebbe fissare addirittura una nuova cifra se il Parlamento la riterrà idonea ed equa. Tanto più, poi, che non è facilmente configurabile una riduzione notevole. Qui, più che nel campo della fiducia — pur ringraziando l'onorevole Zappa per la manifestata fiducia personale nei riguardi della mia persona — siamo piuttosto in quello di un mandato, diciamo così, al Governo di procedere con tutte quelle cautele e seguendo tutte quelle procedure cui ho accennato poc'anzi, nei limiti che saranno ritenuti equi, giusti e tecnicamente accettabili.

Il fatto, ripeto, che la Commissione ribadisca l'impegno del Governo per l'eventuale riscatto, non aggiunge nulla dal punto di vista giuridico, ma molto aggiunge dal punto di vista politico, perché il Governo, il quale potrebbe anche pensare di non esercitare il riscatto, evidentemente dopo questo voto della Commissione vi si può ritenere impegnato.

Per le ragioni dette non posso neanche accettare la proposta dell'onorevole Marchesi, anche in considerazione del fatto evidente che avendo il Ministero ritenuto equo il prezzo proposto, pur non rifiutandosi circa l'opportunità di un riesame, non può certamente pensare che si possa arrivare ai 300 milioni proposti dall'onorevole Marchesi!

MARCHESI. Onorevoli colleghi, noi, per uno scrupolo di coscienza, ci vediamo obbligati ad insistere sulla nostra richiesta di contenere la spesa per l'indennizzo sulla cifra di 350 milioni. Ripeto le considerazioni già fatte: se noi dovessimo corrispondere alla Società quanto le è dovuto ai sensi della vigente legge sul riscatto, dovremmo corrispondere una cifra non superiore ai 213 milioni e ciò nella migliore delle ipotesi, ovverosia qualora, in effetti, il materiale rotabile che essa ci consegna, valga quella cifra.

È stato detto qui che il valore attribuito a quel materiale, come rottame, è di 15 milioni. Quindi, già siamo sul piano di una concessione alla Società, sulla base di una risoluzione convenzionale, quando noi diamo alla Società 350 milioni. Quest'ultima cifra, d'altra parte, non è una cifra da noi grosso modo stabilita. Abbiamo come base i 213 milioni quale valore presunto del materiale ro-

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 GENNAIO 1963

tabile. La stessa cifra è stata indicata da un funzionario del Ministero alla Società quando, secondo quanto è stato affermato dall'onorevole Zappa, quest'ultimo avrebbe detto: non di più, non oltre i 350 milioni!

Formalizziamo, comunque, la nostra richiesta in un emendamento. Il primo comma dell'articolo 1 del disegno di legge, secondo noi, dovrebbe pertanto essere così modificato: « È autorizzata una spesa fino a lire 350 milioni, per far fronte al pagamento della indennità, . . . ecc. ecc. ».

Al primo comma dell'articolo 4, poi, si dovrebbe dire: « All'onere di lire 350 milioni si provvede, per lire 200 milioni, con riduzione, in deroga alla legge... ecc. — come è detto nel testo del disegno di legge — e, per lire 150 milioni, con una corrispondente aliquota delle disponibilità nette recate... ecc. »!

Questa è la modifica che noi proponiamo di apportare al testo del disegno di legge. È chiaro che, qualora il Governo non riuscisse, poi, ad addivenire alla risoluzione consensuale entro questi limiti di spesa, dovrebbe procedere secondo legge al riscatto. E, per questo ultimo, stante la vigente legge, non avrebbe bisogno di una autorizzazione particolare.

ZAPPA. Per dichiarazione di voto.

Il signor Presidente e gli onorevoli colleghi consentendo, vorrei portare quel modesto contributo che un avvocato può portare su argomenti di un certo interesse quali sono quelli enunciati qualche minuto fa dall'onorevole Ministro, quando ci ha letto il parere dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato trasmesso all'Amministrazione finanziaria, e, più precisamente, dall'Ispettorato delle Ferrovie dello Stato al Ministero del tesoro.

Cioè, egli ha sottolineato, praticamente, quello che noi dicevamo circa la procedura del riscatto in base alla legge. Però — e, questa, è la parte veramente interessante sotto il profilo giuridico, perché quando vengono dette parole difficili bisogna, allora, cercare di capirne il contenuto e il significato più o meno recondito! — ha lasciato capire che, allorché l'Ispettorato delle Ferrovie dello Stato ha fatto quella certa osservazione circa la procedura dei riscatti — e, questo, è importante, non tanto agli effetti di questa, ma di altre, future valutazioni dello stesso genere! — ha messo in dubbio che lo Stato possa ad un certo momento arrivare a prevedere questo riscatto secondo la procedura di cui alla legge del 1912. Perché, si dice, lo Stato ha assunto un atteggiamento diverso dopo il

1912 e, successivamente, dopo il 1924, quando vi è stata la legge sulla trasformazione delle linee elettriche con la legge del 1937 e quella del 1952. Cioè, lo Stato, nel 1937 ha concesso delle sovvenzioni ferroviarie e, nel 1952 ha stabilito con la legge sull'ammodernamento, la possibilità di contributi. Perciò, le società avrebbero acquisito un certo diritto per l'intervento statale che può modificare sostanzialmente la legge del 1912.

Onorevoli colleghi, guardate, io sono a conoscenza del fatto — e, questo, credo sia molto importante a sapersi da parte dei membri della Commissione trasporti! — che si giustifica la soluzione consensuale con un richiamo alla legge del 1932. Si tratta, più precisamente, della legge 14 ottobre 1932, n. 1496 che parla di provvedimenti per fronteggiare la crisi dei trasporti in concessione alla industria privata.

Per la verità, questa legge, che è stata dagli organi ministeriali considerata anche agli effetti di questo caso particolare, stabiliva che lo Stato poteva rendere obbligatori determinati raggruppamenti organici di servizi pubblici e poteva anticipare praticamente la risoluzione delle concessioni — articolo 3 — allorché determinati servizi pubblici di trasporto in concessione fossero riconosciuti dall'amministrazione governativa non suscettibili di vitale durata.

Ma, questa legge, che prevede per la prima volta l'inserimento nell'ordinamento legislativo dello Stato, limitatamente al capitolo ferrovie, del principio della risoluzione consensuale, perché prima non era previsto, detta questo principio in favore delle stesse società. E ciò nel senso che lo Stato potrebbe chiedere a queste ultime di continuare nella loro gestione fino alla fine della concessione, fino alla scadenza.

In sostanza: io ho un contratto di affitto, dico all'inquilino: rimani nei locali fino alla fine, fino allo scadere del contratto, altrimenti mi paghi per tutto il periodo di locazione.

Poiché vi erano ferrovie impossibilitate a vivere e si poteva capire che, come aziende private, non potevano resistere, si è allora inserito il principio dell'obbligata risoluzione senza costringere i concessionari a continuare l'esercizio fino alla scadenza.

Il resto non conta. Si cancelli pure, onorevole Ministro, questo principio per il futuro. Perché, il fatto che lo Stato abbia aiutato ferrovie bisognose di aiuto non sopprime il principio fondamentale, che soltanto una legge avrebbe potuto modificare, quello cioè della possibilità di riscatto delle ferrovie pri-

vate. Lo si cancelli perché è una costruzione ardita e anche una trovata brillante, ma il principio che si aiuti e che poi questo aiuto serva a consolidare dei diritti è assolutamente un principio fuori della legge.

Per decenni si dice non abbiamo effettuato riscatti di ferrovie. Dopo il 1912 abbiamo avuto soltanto tre o quattro casi di ferrovie conglobate nell'azienda statale e penso che d'ora in avanti sia necessario in simili operazioni far risparmiare allo Stato il più possibile.

Sottolineo con piacere che gli onorevoli Buzzetti e Armani hanno fatto proprie alcune nostre considerazioni nel senso di impegnare nell'ordine del giorno il Governo ad adottare la procedura del riscatto se non sarà possibile ottenere una notevole riduzione dell'entità della somma da corrispondere alla Società.

Non posso affermare che l'emendamento proposto dall'onorevole Marchesi sia fuori di luogo ma la nostra posizione su tale emendamento è di astensione. Ci asteniamo per un complesso di ragioni tra le quali vi è la solidarietà politica del centro-sinistra che impegna anche il Governo a venire incontro alle nostre giuste osservazioni. Sarebbe infatti un vero peccato che, nonostante la rivalutazione ad una quota di indennizzo giusta ed equa, non si dovesse arrivare ad accelerare la procedura della risoluzione consensuale, per una differenza di 10 o 15 milioni. Il nostro voto pertanto sarà favorevole al disegno di legge.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Vorrei fare una dichiarazione. Ho letto una parte della nota del Ministero dei trasporti al Ministero del tesoro anche per soddisfare la legittima curiosità dell'onorevole Zappa, ma non vorrei che ci venisse attribuita una interpretazione positiva del quesito che ci proponevamo, tale che essa possa essere invocata da altre parti. Noi proponevamo il problema perché venisse considerato come uno degli elementi di valutazione dell'opportunità di preferire il riscatto consensuale a quello *ex legge*. Era solo un quesito per una valutazione di opportunità e non rappresentava un orientamento di interpretazione giuridica.

Ho voluto precisare ciò per ragioni di diversa prudenza a tutela della pubblica amministrazione.

ZAPPA. Accetta l'onorevole Ministro di inserire la parola « notevole » ?

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. L'interpretazione della parola « notevole » diventa una cosa molto grave e vaga. Evidentemente la valutazione andrà fatta sulla scorta anche delle proposte della Commissione inter-

ministeriale che mi riservo di costituire, proposte che evidentemente non possono essere vincolanti.

MARCHESI. Noi insistiamo sul nostro emendamento perché desideriamo cautelarci in modo chiaro e fermo di fronte ad eventuali casi analoghi e perché vogliamo che nel futuro la nostra posizione risulti al riguardo precisa.

Anche noi desideriamo che la ferrovia Sondrio-Tirano sia statizzata, ma non possiamo ammettere che ciò avvenga con un onere eccessivo da parte dello Stato.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

« È autorizzata la spesa di lire 850.000.000 per far fronte al pagamento della indennità, che sarà esente da oneri fiscali di qualsiasi specie, relativa alla risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Sondrio-Tirano.

L'atto da stipulare con il concessionario della ferrovia per la risoluzione della concessione sarà approvato e reso esecutivo con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri del tesoro e delle finanze, sentito il Consiglio di Stato ».

L'onorevole Marchesi ha proposto il seguente emendamento:

« Al primo comma sostituire le parole: è subordinata la spesa di lire 850.000.000, con le altre: è autorizzata una spesa fino a lire 350.000.000 ».

Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Marchesi.

(Non è approvato).

L'onorevole Armani ha proposto il seguente emendamento:

« Al primo comma, sostituire le parole: è autorizzata la spesa di lire 850.000.000, con le altre: è autorizzata la spesa fino a lire 850.000.000 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 1, come risulta con l'emendamento testé approvato:

« È autorizzata la spesa fino a lire 850.000.000 per far fronte al pagamento della indennità, che sarà esente da oneri fiscali di qualsiasi

specie, relativa alla risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Sondrio-Tirano.

L'atto da stipulare con il concessionario della ferrovia per la risoluzione della concessione sarà approvato e reso esecutivo con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri del tesoro e delle finanze, sentito il Consiglio di Stato.»

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

«È autorizzata l'inclusione della predetta linea nella rete delle Ferrovie dello Stato dopo che sia intervenuta la risoluzione della concessione».

A questo articolo non sono stati proposti emendamenti: lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3:

«Nei confronti del personale e degli assuntori della ferrovia Sondrio-Tirano, nonché della Cassa soccorso, si applicheranno, a decorrere dalla data della inclusione della predetta linea nella rete delle Ferrovie dello Stato, le disposizioni previste dalla legge 30 aprile 1959, n. 286, modificata con legge 24 dicembre 1959, n. 1143, rispettivamente per il personale, per gli assuntori e per la Cassa soccorso delle ferrovie indicate nelle leggi medesime».

Neppure a questo articolo sono stati presentati emendamenti. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 4:

« All'onere di lire 850 milioni si provvede, per lire 200 milioni, con riduzione, in deroga alla legge 27 febbraio 1955, n. 64, dello stanziamento iscritto al capitolo n. 538 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1960-61 e, per lire 650 milioni, con una corrispondente aliquota delle disponibilità nette recate dal provvedimento legislativo di variazioni al bilancio per l'esercizio finanziario 1961-62.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio ».

L'onorevole Marchesi ha proposto il seguente emendamento:

« Sostituire il primo comma con il seguente:

« All'onere di lire 350 milioni si provvede, per lire 200 milioni, con riduzione, in de-

roga alla legge 27 febbraio 1955, n. 64, dello stanziamento iscritto al capitolo n. 538 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1960-61 e, per lire 150 milioni, con una corrispondente aliquota delle disponibilità nette recate dal provvedimento legislativo di variazioni al bilancio per l'esercizio finanziario 1961-62 ».

Questo emendamento è connesso a quello presentato all'articolo 1, che la Commissione non ha approvato. L'emendamento Marchesi all'articolo 4 è quindi decaduto.

ARMANI, *Relatore*. L'articolo 4 va coordinato con quanto è stato approvato all'articolo 1. L'articolo va formulato inizialmente: « all'onere massimo di lire 850 milioni... ». Occorre inoltre sostituire le parole: « e, per lire 650 milioni », con le parole: « e per la differenza ».

PRESIDENTE. Salvo un più meditato coordinamento, pongo in votazione l'articolo 4 con le modifiche poste dal relatore:

«All'onere massimo di lire 850 milioni si provvede, per lire 200 milioni, con riduzione, in deroga alla legge 27 febbraio 1955, n. 64, dello stanziamento iscritto al capitolo n. 538 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1960-61 e, per la differenza, con una corrispondente aliquota delle disponibilità nette recate dal provvedimento legislativo di variazioni al bilancio per l'esercizio finanziario 1961-62.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio».

Pongo in votazione l'articolo 4 così emendato.

(È approvato).

Vi sono ora due ordini del giorno di cui è stata data lettura: l'uno presentato dagli onorevoli Buzzetti e Armani e l'altro dagli onorevoli Zappa e Bogoni.

ZAPPA. Saremmo d'accordo, in quanto i due punti di vista, il nostro e quello degli onorevoli Buzzetti e Armani, sono praticamente vicini, di inserire nel testo dell'ordine del giorno presentato dagli onorevoli Buzzetti ed altri le seguenti parole: « tenuto conto che la comparazione dev'essere fatta in base alla vigente legislazione ».

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Sono due elementi diversi! Evidentemente non può essere richiamato il testo unico!

ZAPPA. Tenuto conto delle leggi vigenti!

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 GENNAIO 1963

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. D'accordo. Però è implicito!

SCHIANO. Lo diciamo, tuttavia, espresamente. Tanto si tratta di un ordine del giorno.

ARMANI, *Relatore*. Il Ministro, nell'espletamento del suo mandato deve per forza tenerne conto.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Comunque, siamo d'accordo.

Io, però, sulla dizione devo dire che ho qualche perplessità. Perché, infatti, se parliamo di « contenere nella giusta ed equa misura l'indennizzo... », poi, domani, potremmo avere delle complicazioni!

ZAPPA. « Tenuto conto... » rafforza la sua posizione!

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Direi: tenuto conto di norme legislative e di criteri di opportunità. Meglio ancora: tenuto conto di tutti gli elementi, legislativi, di fatto e di opportunità. In questo senso dichiaro di accogliere a titolo di raccomandazione l'ordine del giorno.

ZAPPA. D'accordo. Ritiro senz'altro il mio ordine del giorno e sottoscrivo l'ordine del giorno degli onorevoli Buzzetti e Armani così modificato.

PRESIDENTE. Ne prendo atto. Allora, il testo definitivo dell'ordine del giorno, che reca ora le firme degli onorevoli Buzzetti, Armani, Zappa, Bogoni e Schiano, è il seguente:

« La Commissione trasporti della Camera dei Deputati,

riunita in sede legislativa, nell'approvare il disegno di legge n. 4293, riguardante la risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Sondrio-Tirano, con inclusione della linea nella rete statale,

invita il Governo

prima di stipulare l'atto con il concessionario, di dedicare una particolare attenzione alle definitive valutazioni dei competenti organi tecnici, nell'intento di contenere nella giusta ed equa misura l'indennizzo da accordarsi alla Società concessionaria, tenuti presenti tutti gli elementi legislativi di fatto e di opportunità.

Qualora non fosse possibile trovare sulla nuova valutazione tecnica il consenso della Società, impegna il Governo ad iniziare la procedura del riscatto ».

Se non vi sono osservazioni lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta del disegno di legge:

« Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Sondrio-Tirano con inclusione della linea nella rete statale » (4293).

Presenti	30
Votanti	23
Maggioranza	12
Astenuti	7
Voti favorevoli	23
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Armani, Armato, Armosino, Babbi, Bardanzellu, Bianchi Gerardo, Bogoni, Boidi, Buzzetti, Canestrari, Colasanto, Concas, Fabbrì, Frunzio, Petrucci, Romano Bartolomeo, Sales, Schiano, Sinesio, Spataro, Valsecchi, Viale, Zappa.

Si sono astenuti:

Adamoli, Degli Esposti, Fiumanò, Marchesi, Polano, Ravagnan, Vidali.

La seduta termina alle 12,30.

IL DIRETTORE

DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI